POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA
50 ROCKEFELLER PLAZA, NEW YORK, N. Y.
BIULETYN POLSKI

Nr. 102 20 lipca, 1943

"HONOROWY BURMISTRZ" ESSEN W NOWYM YORKU

Przez kilka dni zatrzymał się w Nowym Yorku, przejazdem, młody lotnik polski, który jest "honorowym burmistrzem" Essen. Nie możemy wymienić jego nazwiska, gdyż pan porucznik ma rodzinę w Polsce. Koledzy z RAF'u nazywają go "Mickey", a to dlatego, że bombowiec, na którym pilot nasz odbył 33 loty bojowe miał na kadłubie pięknie wymalowaną przez artystę z tejsamej eskadry maskotę, popularną "Mickey Mouse" Otóż "Mickey" jest "burmistrzem honorowym" Essen. A godność tą nadali mu koledzy, lotnicy polscy w Anglii za to, że sześciokrotnie brał udzia w bombardowaniu tego miasta. Za pięć bombardowań dostaje się tytuł "wiceburmistrza honorowego", a za trzy tylko "honorowego rajcy miejskiego". "Mickey" jest więc także "wiceburmistrzem" Kolonii. Wielu jest takich honorowych "burmistrzów", "wiceburmistrzów" i "rajców miejskich" wśród lotników polskich.

W czasie kampanii wrześniowej w Polsce "Mickey" był kapralem lotnictwa, ale nie dużo latał, jak inni, bo sprzętu, niestety, było niewiele. Po klęsce przedostał się do Rumunii, bo chciał walczyć dalej. Przeszedł znane koleje, osadzony w obozie - uciekł i drogą okólną, przez Syrję, przybył do Francji. Szczęście jego nie miało granic. kiedy przydzielono go do obozu lotniczego w Ystres, gdyż myślał że będzie mógł latać. Wkrótce jednak okazało się, że małe są nadzieje otrzymania aparatów i lotnicy polscy chodzili po obozie treningowym w Ystres osowiali i smutni. Tak było do lutego 1940 r. kiedy nasz "Mickey" wraz z jedną z pierwszych grup lotników polskichwysłany został na przeszkolenie do Anglii.

-Już w połowie 1941 r. zacząłem latać na bombowcach do Niemie opowiada "Mickey", miły i uśmiechnięty chłopiec, o opalonej twarzy i jasnych oczach - a 7 listopada - pamiętna data - bombardowałem poraz pierwszy Berlin. Był to mój ósmy z kolei lot bombowy na Niemcy dokonany z bazy angielskiej. W wyprawie obok Anglików brali udział Polacy Warunki atmosferyczne były tak ciężkie, że z naszej eskadry doleciało do Berlina trzy czy cztery maszyny, reszta z powodu oblodzenia skrzyde i sterów musiała zawrócić z drogi. Celem wyprawy był dworzec central ny w Berlinie. Po wypełnieniu zadania wracamy "do domu", z powodu mgły i ciężkich warunków lotu, bardzo spóźnieni. Na naszym lotnisku jest ciemno i głucho, widocznie się już nas nie spodziewano...Wzywamy dowództwo eskadry i meldujemy, że "Baśka" schodzi do lądowania.

"Baśka to mój dwumotorowy "Wellington", który pielęgnowałem jak ukochane dziecko, o który byłem zazdrosny jak o kochankę, nikomu nie pozwalając na nim latać i który zatonął na Morzu Północnym w moich oczach, ale o tem potem, wyjaśnia, posmutniawszy, porucznik "Mickey".

Z dowództwa eskadry nadchodzi natychmiast odpowiedź radiowa:

"Basiuchna!" Czekamy na Was, lądujcie!

- Powiedział pan, panie poruczniku, że Baśka" zatonęła, jak to się stało?

- To bardzo przykre wspomnienie. Po Berlinie brałem udział w lotach bombowych na Essen, Rostock, Dusseldorf, Duisburg, Mannheim, Frankfurt n/Menem, Bremem, Hamburg oraz w ataku tysiąca bombowców na Kolonię, z którego wróciłem, mając kilkadziesiąt dziur w maszynie. Razem 32 loty bombowe na mojej "Basce". Zawsze wracaliśmy szczęśliwie. Trzydziesty trzeci lot zakończył się dla mojej maszyny fatalnie.

7 lipca, ubiegłego roku dostaliśmy rozkaz wzięcia udziału w ataku na Bremen. Przydzielono mi załogę z samych nowicjuszów, czterech "fresherów". Pogoda była świetnia, widoczność bardzo dobra. Dolecieliśmy do Bremen bez przeszkód i wykonaliśmy nasze zadanie. Chcieliśmy jeszcze dokonać zdjęć fotograficznych, do tego trzeba utrzymania maszyny w pozycji możliwie najbardziej poziomej w ciągu 1 1/2 minuty. To wystarczyło broniącym miasta bateriom artylerii przeciwlotniczej do wzięcia nas na cel. Przestrzelono nam lewą grupę zbiorników.

Zawróciliśmy. Przelatując granicę holenderską stwierdziłem, że w zbiornikach po prawej stronie pozostało już niewiele benzyny, lewe oczywiście były puste. Mieliśmy do wyboru, wrócić nad Niemcy i skakać ze spadochronami, albo probować dotrzeć do brzegów angielskich. Wybraliśmy to drugie. W odległości kilkudziesięciu mil od brzegów Anglii, na wysokości 3 tysięcy stop, telefon pokładowy z powodu wilgoci przestał działać, nie mogłem się porozumieć z resztą załogi. Wkrótce potem zatrzymały się z powodu braku paliwa silniki. Trzeba było wodować. Schodziliśmy z powodu małego obciążenia maszyny łagodnie i dobrze jak na szybowcu. Maszyna lekko siadła na wodzie. W chwili później znajdowaliśmy się już na łodzi gumowej. Była godzina 2-go po północy "Baska" jeszcze przez 20 minut trzymała się na falach, a potem poszła na dno. Rozpacz moja nie miała granic.

Cztery godziny spędziliśmy w gumowej łodzi ratunkowej - opowiadał dalej porucznik "Mickey". Uratował nas kolega z tejsamej eskadry, który jak my wracał z Bremen. Dostrzegliśmy go z łodzi i wypuściliśmy rakiety. Przez godzinę krążył nad naszą łodzią, wzywając dla nas przez radio pomocy. Na ratunek przyszedł statek, który po otrzymaniu sygnałów "S.O.S." odłączył się od konwoju, zdążającego do Murmańska. W kilka godzin później zabrała nas z pokładu tego statku wysłana z portu łódź motorowa. Wróciliśmy do naszej bazy cali i zdrowi, ale bez"Baśki".

Latam teraz na silniejszych, szybszych i nowocześniejszych maszynach - kończy ze smutnym uśmiechem porucznik "Mickey" - żadna z nich jednak nie dorówna mojej "Basce". Nie zapomnę jej nigdy.

"BŁYSKAWICA" RATUJE BRYTYJSKI KONTRTORPEDOWIEC

O.R.P. "Błyskawica", bliźniak "Gromu", od początku wojny pełni niezwykle ciężką służbę na morzach. Brał udział we wszystkich poważniejszych operacjach tej wojny. Pełnił żmudną i odpowiedzialną służbę konwojową, a trzy lata temu, odznaczył się chlubnie podczas ewakuacji Dunkierki. O.R.P. "Błyskawica" odegrał w tej, jakże ciężkiej akcji, rolę niezwykle zaszczytną. Zestrzelił dwa samoloty, walczył z niemieckimi bateriami i czołgami działającymi na wybrzeżu, eskortował transportowce wypełnione po brzegi ewakuowanymi żołnierzami, ratował rozbitków z francuskiego kontrtorpedowca, odpierał nieustanne ataki ścigaczy i łodzi podwodnych nieprzyjaciela.

Najważniejszym jednak czynem bojowym "Błyskawicy" podczas ewakuacji Dunkierki było wyholowanie z portu brytyjskiego kontrtorpedowca "Greyhound". Okręt brytyjski miał uszkodzone maszyny i stracił zdolność manewrową. Port znajdował się pod huraganowym ogniem artylerii niemieckiej, a poza tym był bezustannie bombardowany przez samoloty. Grozę położenia powiększał fakt, że "Greyhound" oprócz normalnej załogi był wypełniony po brzegi wyewakuowanymi z Francji żołnierzami brytyjskimi.

O.R.P. "Błyskawica" wziął swego angielskiego kolegę na hol, wyprowadził go z portu i szczęśliwie doprowadził do brzegów Anglii. Dowódca H.M.S. "Greyhound" dziękując swym polskim kolegom za uratowanie okrętu oświadczył, że nie zazna spokoju dopóki nie zrewanżuje się Polakom za ich dzielność i poświęcenie.

Od tamtych gorących chwil Dunkierki minęło już wiele czasu. Dziś "Błyskawica" ma już za sobą wiele innych walk i działań ciężkich, choć nie w tak tragicznych okolicznościach. Między innymi okręt uczestniczył w desancie afrykańskim, a ostatnio brał udział w wielkich operacjach floty alianckiej na wodach w Tunisie, przyczyniając się ogniem swych dział do klęski Niemców. Klęska ta, jak wiemy, przekroczyła wielokrotnie rozmiary porażki brytyjskiej w Dunkierce.